Echipa studențească de handbal a plecat în R.F. a Germaniei

Astăzi a plecat în Republica Federală a Germaniei reprezentativa studențească de handbal masculin, care va participa, între 4 și 12 ianuarie 1968, la întrecerile campionatului mondial universitar.

Cele 16 formații participante la acest campionat au fost împărțite în patru serii, astfel: SERIA I — Cehoslovacia, Finlanda, Olanda, Uniunea Sovietică; SERIA a II-a — Belgia, Danemarca, Iugoslavia, Republica Federală a Germaniei; SERIA a III-a — Austria, Franța, Polonia, Suedia; SERIA a IV-a — Izrael, Norvegia, România, Spania.

Primele două clasate din fiecare serie vor juca în turneul final. În meciurile preliminare, din serii, reprezentativa noastră va întîlni, la 4 ianuarie, la Darmstadt, echipa Norvegiei, la 5 ianuarie, la Offenbach, formația Izraelului, iar la 6 ianuarie, la Lütershausen, pe cea a Spaniei.

La aceste întreceri au drept de participare studenții și absolvenții de institute universitare în urmă cu cel mult doi ani, limita de vîrstă fiind de 28 de ani.

Iată componența lotului care a făcut deplasarea, cu indicarea anului de naștere a jucătorilor și a institutului de studii din care provin: **portari**: Cornel Penu — 1946 — Institutul politehnic Galați, Orban Ștefan — 1949 — Institutul pedagogic; **jucători de cîmp**: Titus Moldovan — 1945 — Institutul pedagogic, Mircea Costache II — 1940 — Institutul de cultură fizică, Samungi Valentin — 1942 — Institutul politehnic Galați, Guneș Roland — 1944 — Institutul politehnic Timișoara, Dinea Dumitru — 1947 — Institutul de cultură fizică, Licu Ghiță — 1945 — Institutul de cultură fizică, Bădău Silviu — 1945 — Institutul de cultură fizică, Speck Günther — 1945 — Institutul politehnic Cluj, Paraschiv Ion — 1942 — Institutul pedagogic București, Kycsid Gavrilă — 1948 — Institutul de cultură fizică, Gațu Cristian — 1945 — Institutul de construcții București, Nica Cezar — 1943 — Institutul de cultură fizică.

Lotul este însoțit de antrenorii Eugen Trofin și Nicolae Nedef, precum și de lectorul universitar Lucian Vasilescu.

G. RANGU

A apărut

Nr. 12

al revistei

SPORT și TEHNICĂ

cu un sumar variat din care menționăm:

— Republica împlinește două decenii
— De vorbă cu Marina și Pavel Popovici
— Aterizarea pe orice vreme
— Automobilul viitorului
— Noutățile salonului automobilistic de la Paris
— Ce perspective are astronautica?
— Dispozitiv pentru protejarea tuburilor electronice
— Etajul de putere
— Cu bicicleta pe apă și zăpadă
— Cort de iarnă
— Umor, cuvinte încrucișate, știri, noutăți tehnice, magazin ilustrat, răspuns cititorilor etc.

32 de pagini bogat ilustrate.

DIALOG DESPRE AUTOMOBILUL PREZENTULUI ȘI CEL AL VIITORULUI

GIUSEPPE LURAGHI, președintele societății „ALFA ROMEO" ne împărtășește opinii și previziuni în exclusivitate pentru „Sportul"

Despre nivelul tehnic al automobilului de azi, despre dificilul aspect al saturației, despre evoluția mașinii în viitor, am inițiat un dialog cu unul dintre cei mai competenți specialiști de nivel universal.

Dialogul îmbrățișează în ansamblu automobilul, nu doar din punctul de vedere localizat, milanez, al uzinelor pe care le conduce domnul GIUSEPPE LURAGHI, președintele societății „ALFA ROMEO".

Prin profilul lor, uzinele milaneze ocupă un loc de tradiție în lumea automobilismului de performanță. Deci, nu e vorba de un producător de mare consum, ci de un constructor preocupat de țeluri cu totul speciale, ceea ce dă opiniilor, pe care a binevoit să ni le împărtășească, un alt caracter decît al unei pledoarii; scoase din sfera intereselor de fabricație, răspunsurile constructorului italian primesc valoarea unui studiu consultativ.

— Credeți că ceea ce se realizează de către constructori la ora actuală, în producția mondială de automobile, a atins superlativul tehnicii în materie sau s-ar putea obține mai mult?

— Deși a atins un nivel avansat, tehnica construcției de automobile este încă, în mod cert, foarte departe de a fi ajuns la limită. Noi tipuri de motoare, noi sisteme de transmisie și de translație vor fi create treptat, pe măsură ce ne adîncim în timp.

— Apreciați drept îndestulător numărul de automobile care circulă azi în lume, față de aspirațiile de confort și mobilitate ale omului modern?

— Numărul automobilelor care circulă în lume e destinat unui puternic spor ulterior. În raport cu țările care au atins un grad aproximativ de saturație, există regiuni întregi pe suprafața globului pămîntesc unde numărul automobilelor este încă foarte restrîns. Întrucît automobilul răspunde unei exigențe utilitare, de mare însemnătate economică, în măsura în care diverse țări își îmbunătățesc tot mai mult sistemul de viață, circulația devine mereu mai intensă, trepidantă chiar. Pe de altă parte, experiența ne învață că nu se poate vorbi despre o presupusă saturație nici chiar în acele țări în care automobilele au atins un procent ridicat în statisticile care înregistrează proporția raportată la cap de locuitor.

— Considerați automobilul un mijloc, un scop, un lux, sau el se integrează, cu adevărat, în atributele confortului elementar, indispensabil, al profesionistului, al omului zilelor noastre?

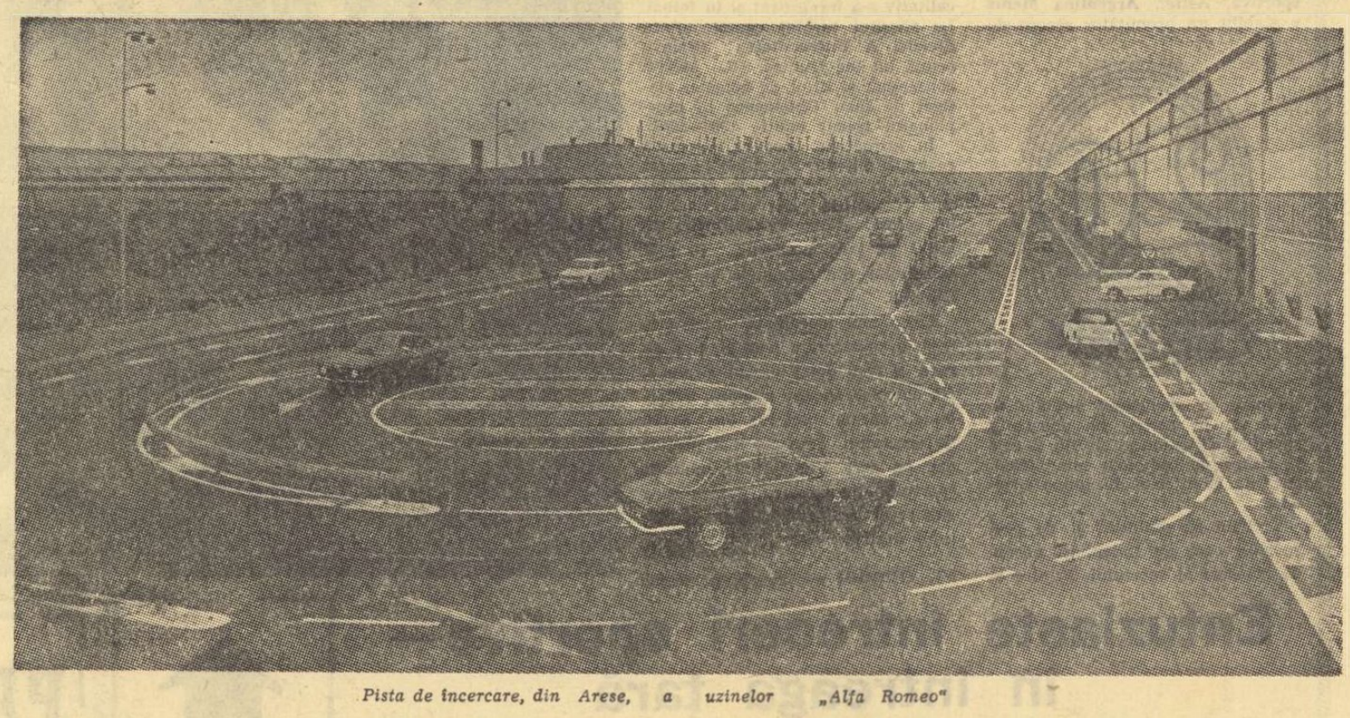
— La calitatea de a fi un indispensabil instrument de muncă, în țările în care gradul de civilizație a atins un nivel ridicat, eu consider că automobilul adaugă faptul de a fi, în același timp, un mijloc prețios și activ pentru turism, pentru sport, pentru acele activități care lărgesc orizontul omului, indiferent dacă e vorba de omul care-l folosește personal, în cadrul mijloacelor de transport în comun, sau situează automobilul numai printre aspirațiile sale... De altfel, aceasta și explică interesul crescînd al tuturor popoarelor pentru acest INSTRUMENT DE MUNCĂ, ce reprezintă, în același timp, mijlocul de multiplicare a posibilităților de mobilitate, de cunoaștere a lumii, a oamenilor de pretutindeni, conferind omului o mare libertate de mișcare.

— Pentru că ne apropiem de anul 2000 — timpul trece repede și nouă secol bate, parcă, la ușa noastră! — v-am ruga să ne vorbiți, în calitatea ce-o aveți, de constructor și producător de automobile, de om care înregistrează și participă la creșterea nivelului tehnic și de viață al locuitorilor planetei noastre, și, firește, ca pasionat al volanului, despre automobilul viitorului.

— Prea departe încă spre a ne lansa în previziuni, anul 2000 poate prefigura, deocamdată, doar dorințe și unele deducții. Dar, pentru a nu lipsi de la startul acestei îmbietoare și originale călătorii în viitor, la care dv. ne invitați cu amabilă ingeniozitate, cu optimismul omului care privește înainte, pot afirma că se deduce, în mod rațional, că automobilul celui de al XXI-lea secol, deci și al începutului celui de-al III-lea mileniu, va atinge un mult mai înalt grad de siguranță decît cel care-l protejează azi; socot deci că automobilul viitorului va fi dotat cu mijloace ce vor ELIMINA POLUAREA ATMOSFEREI ORAȘELOR, VOR ANIHILA ZGOMOTELE, VOR AVEA POSIBILITĂȚI DE VITEZE SPORITE ȘI IMPLICIT FACIL DE MANIPULAT. Și tot în anul 2000, nădăjduiesc că va fi rezolvată mult mai satisfăcător problema viabilității automobilului — durata vieții unui automobil — întrucît autostrăzile vor ajunge și ele, concomitent, să dispună de acele echipamente rutiere care cuprind și instrumente de dirijare automatizată a automobilelor, încît accidentele de la încrucișări, din tunele și suprapasaje, să nu mai poată practic și efectiv interveni. În ceea ce privește problema parcării autovehiculelor în orașe (desigur, mă refer la marile orașe) e îndubitabil că în sprijinul rezolvării ei vor opera formulele ce-i destinează spații subterane și aeriene. E sigur că diseminarea automobilului personal e strîns legată de o radicală soluționare a acestor probleme, cărora consider că deocamdată nu li se acordă atenția pe care o merită. Socotesc necesar să subliniez că cei care au răspunderea rezolvării problemei, formal niște anonimi, în esență însă legați individual de importante responsabilități morale în fața civilizației timpurilor noastre, trebuie, încă acum, să sesizeze că rapida evoluție tehnologică și tehnică a industriei de automobile solicită o evoluție la fel de accentuată și de accelerată a organizării vieții civice și a mediului în care ea se desfășoară.

Aici se încheie interviul nostru cu domnul Giuseppe Luraghi, figură reprezentativă a automobilismului mondial.

V. FIROIU



Pista de încercare, din Arese, a uzinelor „Alfa Romeo"

Cum umflăm cauciucurile iarna

O corectă umflare a cauciucurilor asigură nu numai prelungirea duratei acestora dar, în timp de iarnă, o aderență mai bună pe drumul acoperit adeseori cu zăpadă și gheață.

Pentru anotimpul rece se recomandă să asigurăm pneurilor o presiune atmosferică mai mare cu 0,2 pînă la 0,3 atmosfere, față de cea obișnuită.

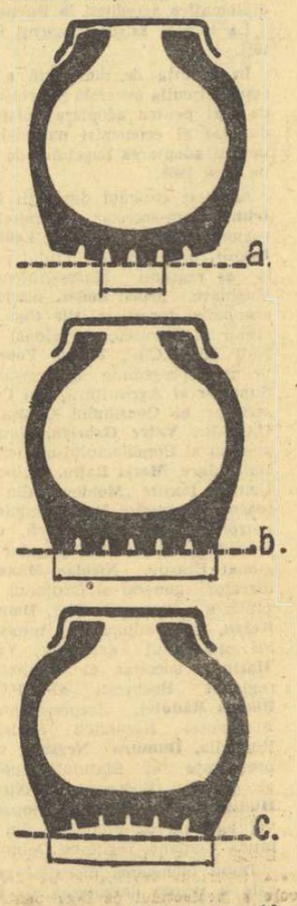
În ceea ce privește repercusiunile presiunii atmosferice din camere asupra duratei anvelopelor, iată un scurt tabel sugestiv:

— o presiune crescută cu 20 la sută (față de cea obișnuită) scade cu 10 la sută durata anvelopelor;

— o presiune cu 20 la sută mai mică scade cu 15 la sută durata anvelopelor;

— scăzînd cu 40 la sută presiunea atmosferică micșorăm durata anvelopelor cu 40 la sută.

Desenul alăturat ne înfățișează modul cum aderă la suprafața șoselei: a) un cauciuc prea mult umflat; b) un cauciuc corect umflat; c) un cauciuc umflat sub presiunea obișnuită.



DECALOGUL DEPĂȘIRII

Cele mai multe accidente de circulație, în special pe șosele, se întîmplă înainte, în timpul sau după depășiri. Este uimitor să vezi pe cîte un automobilist făcînd, într-o singură depășire, mai multe greșeli, dintre care fiecare ar putea fi cauza unui accident. Dacă accidentul nu se produce, aceasta se datorează de obicei atenției celorlalți! Conducătorii-auto mai noi, în special, ar trebui să nu uite niciodată că în practica lor automobilistică, și așa destul de redusă în kilometri parcurși, ei au condus pînă la obținerea permisului de conducere cu viteze relativ mici, depășind rareori 50 km/oră. Or, situația se schimbă radical la viteze mai mari! Mașinile noi te fură, ajungi repede în 100 km/oră și nici n-o simți! Cum se comportă însă mașina în aceste viteze mai mari la o frînare bruscă, în linie dreaptă sau într-un viraj, pe nisip sau mîzgă, pe udătură? La toate aceste întrebări și multe altele încă, e indicat să obținem răspunsurile înainte de a fi puși în fața unei situații critice! Faceți aceste încercări, rugîndu-l pe un prieten, vechi și bun conducător, să vă inițieze. Veți obține astfel cunoștințe practice care nu se predau deocamdată la noi în nici o școală de conducere. Ele vă vor feri de accidente!

În completarea lor vă propun cîteva sugestii, menite să vă ofere o siguranță și mai mare înainte, în timpul și după depășiri.

1. Oglinda retrovizoare în interiorul mașinii este insuficientă, întrucît orice automobil are un „unghi mort de vedere" care stînjenește sesizarea celui ce ne depășește. Este deci necesară o oglindă retrovizoare exterioară, care se va monta cît mai aproape de ochi, prin urmare nu în față pe aripă. Aceasta pentru că oglinzile montate prea în față micșorează considerabil unghiul de vedere.

2. Cînd intenționați o depășire, asigurați-vă în prealabil prin amîndouă oglinzile dacă nu cumva vă depășește altcineva. Începeți manevra propriu-zisă numai atunci cînd considerați că aveți 150 la sută siguranță și libertate de acțiune din toate direcțiile!

3. Nu depășiți niciodată în urma unei alte mașini care depășește și ea. Lăsați-o să reintre în fața mașinii depășite și numai după aceea începeți manevra. De asemenea, nu depășiți mai multe mașini la rînd dintr-o singură ieșire spre stînga! S-ar putea să nu aveți loc între ele și să apară un alt vehicul din față!

4. Nu vă apropiați prea mult de mașina pe care intenționați s-o depășiți. Acest lucru vă periclitează siguranța la o eventuală frînare bruscă a celui din față, iar pe de altă parte vă obligă să ieșiți prea mult spre stînga în momentul depășirii. Nu depășiți nici prea strîns! Dacă sînteți prea aproape (lateral) de mașina pe care o depășiți, conducătorul acesteia vă va vedea tîrziu în oglinda exterioară și se poate speria, provocînd o coliziune. Lăsați între mașina dv. și cealaltă cel puțin un metru distanță laterală.

5 Reintrarea pe dreapta facei-o lungă, pentru a nu deranja pe cel depășit. Nu micșorați viteza pînă nu ați reintrat pe fîrul din dreapta și v-ați distanțat cel puțin 100 de metri de mașina depășită.

6. În timpul depășirii uitați-vă la roata stîngă din față a mașinii pe care o depășiți. Cea mai mică intenție de schimbare a direcției o veți sesiza astfel imediat! Dau acest sfat, deoarece, mai ales la începuturile șoferiei, cel care depășește are senzația că celălalt vine spre el, exact în momentul în care mașinile se află alăturate.

7. Cînd plouă sau șoseaua este udă, dați drumul ștergătoarelor de parbriz înainte să vă depășească o altă mașină. S-ar putea ca aceasta să ridice apa de pe șosea și să vă ia pentru cîteva clipe orice fel de vedere. Dacă cel care depășește merge corect, este vorba numai de o senzație neplăcută. Dacă însă el va intra nereglementar de repede spre dreapta, vă poate acroșa, fiindcă dv. nu vedeți și nu acționați frîna. Bineînțeles, se dă drumul ștergătoarelor și cînd depășiți dv.!

8. La viteze mai mari feriți-vă de bălțoacele de pe șosea! Ele au tendința să ridice mașina în față, moment în care direcția răspunde imprecis la comenzi! În această situație nu depășiți deci niciodată!

9. Dacă vreți să depășiți noaptea o altă mașină al cărei conducător nu vă face loc la semnalul cu lumină, nu insistați cu faza lungă: îl orbiți doar și el se va încăpățîna și mai mult. Încercați metoda următoare: aprindeți semnalizatorul de stînga și apropiați-vă de el. Din cauza aprinsului și stinsului culorii roșii, care noaptea pare mult mai aproape decît este în realitate, conducătorul din față are impresia că ați și început să-l depășiți și vă face loc imediat.

10. Țineți seamă de faptul că noaptea mașinile ce vin din sens contrar cu farurile aprinse par să fie mult mai departe decît sînt în realitate! Deci, atenție la depășiri și la aprecierea distanțelor.

F. BRANDRUP

TUR DE MANIVELĂ

(din lumea automobilistică)

● *Deoarece orașul Odessa a fost ales de mai puțin de zece echipaje ca punct de plecare în viitorul Raliu Monte-Carlo, conform regulamentului startul de aci a fost anulat. Automobiliștii care își fixaseră alegerea asupra Odessei vor lua startul de la Atena.*

● *În ciuda tuturor măsurilor de precauție cu ocazia introducerii circulației pe partea dreaptă a șoselelor, în Suedia s-a înregistrat o creștere a numărului de accidente din momentul în care s-a urcat limita de viteză la 100 km/oră.*

● *După cele mai recente date, Japonia se situează pe locul doi în ierarhia mondială a producătoarelor de automobile. Producția sa a depășit, în 1967, cifra de trei miliarde automobile.*

● *Mario Andreotti a fost desemnat cel mai bun automobilist sportiv din S.U.A. pe acest an. Andreotti este urmat în clasament de Bruce Mc. Laren, A. J. Foyt și Richard Petty.*

● *La Zeltweg (Austria) se construiește o modernă pistă de automobilism care va fi prevăzută cu diferite anexe (boxe pentru mașini, ateliere etc.) și cu o tribună lungă de peste 200 m care va avea o capacitate de 5 000 de persoane. Inaugurarea pistei, care are forma unui oval foarte alungit, urmează să se facă în august 1969 cu Marele premiu al Austriei.*

● *În Japonia s-au făcut primele probe cu un automobil electric construit de firma Shibura. Mașina — numită Toshiba — a atins viteza de 100 km pe oră, dar are o autonomie foarte limitată, 80 km.*

Reportajele vacanței

Iarna și vacanța, mînă-n mînă, au intrat în drepturi depline. Stau mărturie brazii, cu foșnetul lor îngăduitor față de larma piticilor (și mai puțin piticilor) ce iau vitejește cu asalt pantele; stau mărturie dungile întrepătrunse (mai mult sau mai puțin... paralele) lăsate de schiuri.

Zile de vacanță, zile de tabără, zile de sănătate, zile de sport. Zile din care vă vom reda, prin intermediul reporterilor noștri, crîmpeie semnificative care să vă facă cunoscute preocupările de sezon ale vlăstarelor Republicii.

LA PREDEAL, într-o oază a sporturilor verii

PREDEAL, 26 (prin telefon de la trimisul nostru). *Dezolarea de a fi întîlnit o zi de martie sau april, vrăjmaș strecurată în plină vacanță școlară de iarnă, ne urmărea pe cînd coboram pîrtia de la Clăbucet. Covorul de nea, aruncat de la 1200 metri spre vale, avea albul pătat de cenușiu în multe locuri, colo jos pîrîiașul Poliștoacei răsuna cu o veselie obraznică, iar oamenii de zăpadă aveau siluete istovite, gata-gata să cadă.*

Adio coboriri în viteză cu schiurile, adio lunecuș pe ochiul de gheață din vale, adio bătăi cu bulgări de zăpadă în corul veseliei!...

Așa gîndeam trecînd prin fața clădirii închegărate cu cărămidă roșie a liceului din Predeal. Să intru, totuși, pentru a vedea cum suplinesc școlarii din taberele de vacanță lipsa unui cadru autentic de iarnă, atît de dorit la plecarea lor cu lungile trenuri spre munte.

Popas în fața ușii înalte a sălii de gimnastică. Dinăuntru răzbesc chemări vesele, zgomotele mingii bușite pe podea. E clar, se joacă volei! Intrăm în sala despărțită în două de fileul alb și deodată ne aflăm într-o adevărată oază a jocurilor verii. Două echipe în tricouri dungate cu roșu se înfruntă voinicește, într-un iureș de pase încheiate cu lovituri-bombă peste plasă. Nu sînt nici pe departe începători într-ale voleiului, tinerii aceștia. Se vede din plonjoanele întrepide care „scot" mingi imposibile, ca și din blocajele ce stîrnesc admirația. Cînd „ultima" aterizează și ea între liniile albe, ne alăturăm antrenorului care oficiază și ca arbitru în această dîrză dispută.

„Sînt elevii mei — *ne spune profesorul de educație fizică Corneliu Ioniță* — membri ai secției de volei în cadrul Școlii sportive nr. 3 din București. Avem, cu toții, 103 școlari în prima serie a taberei de la Predeal. Ei vor sta aci pînă la data de 29 decembrie, urmînd ca a doua serie să înceapă la 3 ianuarie. Acum se află aici secțiile noastre de volei, de baschet, de gimnastică și de handbal. Profităm de această excelentă sală a liceului predelean pentru a ne pune la punct pregătirea, în condițiile cele mai bune. Noi, cei de la volei, avem cîte două antrenamente pe zi, dimineața și după-amiaza, de cîte două ore. Restul, program de voie..."

Într-adevăr, voleibaliștii Școlii sportive nr. 3 nu fac numai volei la Predeal. Chiar și cînd timpul nu este absolut favorabil pentru activitățile în aer liber, ei au programate excursii pe traseele turistice clasice, din care au și parcurs două: la Poiana Secuilor și la Pîrîul Rece. Ziua se scurge în joacă și plimbări, iar seara, la Casa de cultură din centrul stațiunii, elevii iau parte la activitățile organizate aici: lecturi, vizionări de filme, întreceri de șah și tenis de masă.

Profesorul Corneliu Ioniță este mulțumit de elevii săi. În discuția avută, a ținut să ne citeze cîteva nume ale oamenilor de bază din grupa sa: Cristescu Călin (cl. a IX-a a Liceului Gh. Lazăr), Ciurea Gheorghe (cl. a XI-a a Liceului G. Coșbuc), Stănescu Corneliu (cl. a XI-a a Liceului nr. 25), Geamănu Viorel (cl. a X-a a Liceului D. Cantemir), Mitran Dorin (cl. a IX-a a Liceului Gh. Lazăr). Împreună cu ceilalți membri ai grupei, ei apără cu ardoare șansele echipei de volei a Școlii sportive nr. 3 în seria a doua a campionatului de juniori al Capitalei. Pentru moment, echipa se află pe locul al doilea într-o foarte selectă companie (Dinamo, Steaua, Șc. sp. nr. 1, Șc. sp. nr. 2). Dar, așa cum i-am văzut antrenîndu-se cu sîrg, în acea după-amiază de vacanță, voleibaliștii de la Școala sportivă nr. 3 sînt capabili să urce o treaptă mai sus. De ce nu?

Radu VOIA

PE POSTĂVARUL: antrenamente, antrenamente...

POIANA BRAȘOV, 26 (*prin telefon de la trimisul nostru*). — Atît de mult așteptata zăpadă s-a așternut într-un strat gros la altitudinile ce depășesc 1 000 de metri. O dată cu nu mai puțin așteptata vacanță de iarnă a elevilor, cabanele și stațiunile montane s-au umplut de veselia miilor de copii care se bucură din plin de frumusețea priveliștilor și de aerul ozonoficat, oferite, cu dărnicie de natură.

Ziarul nostru și-a propus să urmărească activitatea elevilor și în vacanță; i-am însoțit deci pe drumuri de munte.

M-am îndreptat, așadar, spre cabana Postăvarul din masivul cu același nume. Tabăra de aici cuprinde 80 de elevi și eleve, selecționați în secțiile de schi ale școlilor sportive din Brașov, Piatra Neamț, Rîșnov și Petroșeni. N-am întîrziat la cabană mai mult decît era necesar pentru ceaiul de bunvenit și m-am îndreptat pe pîrtii în căutarea micuților elevi sportivi.

Începutul Pîrtiei Lupului — un furnicar. De la prichindeii de-o șchioapă, pînă la „consacrații" din clasele a X-a sau a XI-a, toți lucrau cu veselă rîvnă. Prin porțile marcate de profesorii-antrenori se strecurau, vădind calității tehnice remarcabile, viitorii performeri ai schiului nostru alpin. Tăbăraș, Gohn, Bălanii, chiar Dan Cristea au, aici, în tabăra de la „Postăvarul", urmași demni. Cele văzute mă obligă să-mi mărturisesc speranțele în și mai bune rezultate pe plan internațional...

Nepotul lui Decebal

Un puști cu o căciuliță viu colorată, pe care-o ține pe ceafă, trece ca o vijelie. Îl întreb pe directorul taberei, prof. Ion Oprea, cine este micul cutezător.

— Nepotul lui Decebal.

— !? !? !?

— *Da, chiar așa este. Îl cheamă Raul Șilimon, este elev în clasa a V-a, și joacă rolul nepotului lui Decebal în filmul „Columna lui Traian". Ca actor nu știu dacă va face carieră, dar ca schior veți avea sigur ocazia să scrieți despre el...*

Am mai notat nume de băieți și de fete care jonglau cu ocolirile paralele, cu săriturile, cu diversele tehnici ale schiului de fond sau care alunecau cu peste 30 de kilometri pe oră: Gheorghe Văideanu, Radu Cernat, Mihaela Cristea, Maria Cîmpeanu, Doina Lascu (juniori mari), Florin Cașcaval, Cornel Teodorescu, Adrian Ureche, Crăița Marinescu, Claudia Mihăilescu (juniori mici) dintre cei de la „alpine", Petre Buricea, Stelian Coșuleț, Ion Rizea, Georgeta Bărăscu, Iuliana Badea și Marin Cojan dintre fondiști.

Profesorii Dragoș Burghelea (Brașov), Dumitru Terlescu (Piatra Neamț), Gheorghe Pîștea (Rîșnov) și Ștefan Borbat (Petroșeni), împreună cu colegul lor Ion Oprea (Brașov), se ocupă cu lăudabilă migală de cizelarea tehnicii viitorilor schiori de performanță.

Frații

Seara, la cabană: jocuri distractive, audiții muzicale, dans... Întîlnire-surpriză cu sportivi fruntași. În prag, apare Aurel Vernescu, multiplul nostru campion mondial și european la caiac! I se iau schiurile și rucsacul și este pus în capul mesei. Se organizează, ad-hoc, o adevărată... conferință de presă, cu multe întrebări și răspunsuri.

Se organizează imediat jocuri de cabană, în care Vernescu e nevoit să facă eforturi pentru a evita cursele întinse cu abilitate de micuțele-i gazde. „Campioni" ai încercărilor de a-l păcăli pe... Guliver se dovedesc grupurile de frați: Marina și Ileana Neguț, Alina și Dana Cojocariu, Octavian și Ovidiu Turturea și, mai ales, gemenii Rodica și Radu Frățilă.

Pînă la urmă, meci nul!

„Secretul" lui Dragoș Burghelea

Directorul Ion Oprea întreabă la un moment dat: „*Dragoș, dar elevii tăi de ce n-au lucrat azi pe pantă?*" Răspuns: „*I-am lăsat să lucreze liber...*" Dragoș Burghelea consideră necesar să-mi destăinuie „secretul": „*Azi am trimis elevii și elevele să „bată" cîteva porțiuni mai mari din Pîrtia Lupului, fiindcă avem nevoie de coborîri cît mai multe. Nu le spunem nimic pînă ce treaba nu-i gata și se vor putea reperi cu toții, ca vîntul, la vale. Te rog să nu le spui nimic*".

Ceea ce am și făcut...

Paul IOVAN